

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公表特許公報 (A)

(11) 特許出願公表番号

特表平7-507513

第2部門第5区分

(43) 公表日 平成7年(1995)8月24日

(51) Int.Cl.⁶

B 6 0 C 23/00

識別記号

庁内整理番号

F I

A 8711-3D

審査請求 未請求 予備審査請求 有 (全 10 頁)

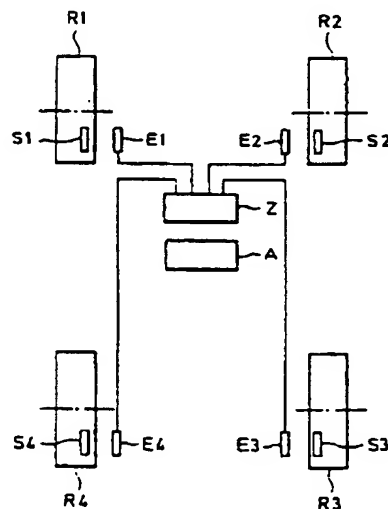
(21) 出願番号 特願平5-514545
(86) (22) 出願日 平成5年(1993)2月26日
(85) 翻訳文提出日 平成6年(1994)8月25日
(86) 国際出願番号 PCT/EP93/00452
(87) 国際公開番号 WO93/16891
(87) 国際公開日 平成5年(1993)9月2日
(31) 優先権主張番号 P4205911.9
(32) 優先日 1992年2月26日
(33) 優先権主張国 ドイツ (DE)
(81) 指定国 EP (AT, BE, CH, DE, DK, ES, FR, GB, GR, IE, IT, LU, M C, NL, PT, SE), AU, BR, JP, KR, U S

(71) 出願人 ウバテック アーゲー
スイス国 5705 ハルヴィル エンゲンビ
ュール 130
(71) 出願人 ホイスル, インゲ
ドイツ国 8000 ミュンヘン 80 ブルッ
クネルストラッセ 22
(72) 発明者 モック, マルクス
スイス国 8610 ウステル プルンヴィー
ゼンストラッセ 6
(72) 発明者 フォルム, エルンスト
スイス国 8802 キルヒベルク イン レ
ッテン 7
(74) 代理人 弁理士 志賀 正武 (外2名)

(54) 【発明の名称】 車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置

(57) 【要約】

車両の各車輪に取り付けられ、共に回転する伝送装置と、車両内に設けられるか、または独立したハウジング形態で備えられる受信器とを有する空気入りタイヤの空気圧監視装置である。車輪に取り付けられた伝送装置は、タイヤ圧を測定する圧力ゲージと、伝送器と、各伝送器に固有で、圧力信号の前後に伝送される識別信号を発生する信号発生器とを有する。受信器は、受信した識別信号が受信器内に格納された基準識別信号に適合する場合に限り、受信信号を処理する。これにより、監視装置の高信頼動作が得られ、誤った警報を避けることができる。



特表平7-507513 (2)

請求の範囲

1. 車両の車輪上に設けられ、前記車輪の空気室の圧力を測定し、前記圧力を表す電気的圧力信号を出力する圧力測定装置と、前記車両車輪上に設けられ、前記圧力測定装置からの圧力信号出力を受信し、前記圧力に対応する伝送信号を送出する伝送器と、前記車両車輪とある間隔を置いて設置され、前記伝送器から伝送される信号を受信する受信器と、前記受信器と接続され、該受信器から受信した前記伝送信号から得られる数値または符号によるデータを表す表示装置とを有する車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置において、

前記伝送器は、前記伝送信号の送出を制御する送出制御装置と、前々の伝送器に固有で、これらを明確に識別する識別信号を発生する信号発生装置とを有し、前記制御装置は、前記識別信号が前記圧力伝送信号の送出の前後に少なくとも1回送出されるようにし、

前記受信器は、ある所定の基準に従って関係づけられる前々の伝送装置についての識別基準信号が格納されるメモリを少なくとも有し、

前記受信器は、前記伝送器から伝送された前記識別基準信号が前記受信器に格納された識別基準信号と関係づけられるかを調べる比較装置を有し、

前記受信器から得られる信号の次の処理は、前記受信器から受信される前記識別信号と前記受信器内に格納された前記識別基準信号とが前記関係づけの基準を満たす場合に限り行われることを特徴とする車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

2. 前記伝送器からの伝送信号をデジタル的にコード化する変換装置が設けられたことを特徴とする請求項1記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

3. 少なくとも前記制御装置および前記伝送器の信号発生装置が、メモリに記憶されたプログラムにより制御される第1のマイクロプロセッサ装置内において結合されていることを特徴とする請求項1または請求項2記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

10. 各伝送は、それぞれ設定されたビット数を有する少なくとも4つのビットシーケンスの伝送をもって完結され、第1のビット・シーケンスはプリアンプルで、前記受信器を前記伝送器に同期させるものであり、第2または第3のビット・シーケンスは、前記測定圧力信号を表し、前記識別信号を含むデータ・シーケンスであり、第4かつ最終のビット・シーケンスはポスト・アンプルであることを特徴とする請求項1～請求項9のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

11. 前記伝送器は計時装置を有し、前記圧力測定装置が、あらかじめ決められた、所定一定時間間隔において圧力を測定するように制御されることを特徴とする請求項1～請求項10のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

12. 前記圧力測定により決定された値は伝送信号に反映され、次の圧力測定が実行される前に送出されるものであり、前記圧力測定と前記測定圧力信号の送出との間の時間間隔が任意独立になるような任意の回路が設けられていることを特徴とする請求項11記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

13. 前記伝送器は、前記受信器から送出された信号を認識する検出装置を有し、該検出装置は、係る信号が発生した場合に、圧力測定が実行され、伝送信号が送出されるように前記伝送器を能動的なスタンバイ・モードから能動的な送出モードに切り替えることを特徴とする請求項1～請求項12のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

14. 車両の少なくとも2つの車輪上に、圧力測定装置および伝送器が設けられていることを特徴とする請求項1～請求項13のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

4. 車輪の増幅およびフィルタ装置、比較装置および前記受信器の前記識別基準信号を格納するためのメモリが、1つの装置チップ内に納められていることを特徴とする請求項1～請求項3のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

5. 前記伝送器内の前記識別信号は、n個のビットを有するデジタル・シーケンスで格納され、前記受信器内の前記識別基準信号もまた、n個のビットを有するデジタル・シーケンスで格納されることを特徴とする請求項1～請求項4のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

6. 前記受信器内に格納される前記識別基準信号は、前記伝送器からの前記識別信号が前記受信器の識別基準信号に適合するようにするために可変であることを特徴とする請求項1～請求項5のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

7. 前記伝送器から前記受信器への信号の伝送は、搬送波として動作する一定周波数の電磁波（電波）を用いて行われることを特徴とする請求項1～請求項6のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

8. 前記電磁波搬送波は、好ましくは4～100kHz間の周波数領域、特に、4～50kHz間の周波数領域、更に、特に好ましくは4～15kHz間の波長領域の周波数を有することを特徴とする請求項7記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

9. 前記データの伝送は、正弦波形態の搬送信号の位相変調（位相変調・マージン）により、好ましくは前記位相の正負変調（差動位相変調・マージン）により行われることを特徴とする請求項7または請求項8記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

15. 車両の車輪に固定された全圧力測定および伝送装置に受信器が関係付けられ、前記受信器により受信された信号が中央表示装置に伝達されることを特徴とする請求項14記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

16. 全伝送器の信号を収容する受信器が設けられることを特徴とする請求項14記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

17. この受信器は、持ち運び可能なハウジング内に納められ、前記受信器が関連する伝送装置に信号を送れるようにする切替装置が設けられ、その信号は、前記車輪に固定された伝送器により認識されるものであり、前記切替装置は、圧力測定が実行されるように指示し、該圧力測定の結果は信号として送出されることを特徴とする請求項16記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

18. 前記受信器は、前記受信器のモードを、空気圧が制御される通常の動作モードから、該受信器が各伝送器の前記識別信号を収集してこれを識別基準信号として記憶する対合モードに切り替えることを可能にする切替装置と接続されており、前記識別基準信号には、好ましくは関連するそれぞれの車輪位置が含まれることを特徴とする請求項1～請求項17のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

19. 全ての伝送器は検出装置を有し、該検出装置は、所定の切替信号の送出を認識して、これにより該伝送器を、前記識別信号および対合モードを示す付加信号が送出される対合モードに切り替えることを特徴とする請求項18記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

20. 前記伝送器から送出される信号は、前記受信器内の信号の求値における誤り伝送の認識、および、必要ならば誤誤りの訂正を可能とする、更に付加的な情報を有することを特徴とする請求項1～請求項19のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

21. 前記伝送部から送出される同記識別信号、および、前記受信部内に格納される同記識別品印信号は同一であることを特徴とする請求項1〜請求項20のいずれかに記載の車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置。

車両用空気入りタイヤの空気圧監視装置

本発明は、車の車輪の空気入りタイヤの空気室（エア・チャンバ）内の空気圧を監視する装置に関する。

上記のような監視装置は、特に、貨物自動車（トラック）を含む自動車車輪のタイヤの空気圧を測定するために利用される。

初めに、自動車車輪の空気圧を正しく監視することは、経済的な見地からも重要である。それは、不完全な調整、すなわち、空気圧が高すぎる、もしくは、低すぎる状態に調整されると、タイヤの摩耗が進み、予期せぬ交換を強いられることになるからである。これは、特に、通常非常に高価なタイヤが使用されるトラックの場合に、不要な出費を招く。また、タイヤ圧が異常に低い場合には、消費（量）の増加を招く。

しかしながら、経済的な面よりも更に重視すべき観点は、安全面である。自動車車輪の空気圧が不良であると、特に、低すぎる場合、タイヤのリムのすり減りが進み、タイヤの温度が非常に高くなり、タイヤ・リムの強度が低下する。これにより、タイヤに突発的な破壊が生じる可能性がある。破壊が進むことにより、特に高速走行の場合には、上記のようなタイヤ破壊が深刻な交通事故を生む場合がある。

上記のような経済的な欠点および、特に事故の危険を避けるためには、空気圧を定期的に、トラックにおいては毎日点検する必要がある。しかしながら、タイヤ圧の測定は、比較的冗長かつ汚い作業であり、ある種の技術が要求されることから、そう簡単に行われるものではない。

特許文献において、車輪に設置された圧力センサを用いてタイヤの空気圧を測定し、測定信号をドライバーにわかるような適切な手段により表示するような装置についての記載がいくつか見られる。このような記載は、例えば「D E - 3 9 3 0 4 7 9 A 1」に見られる。

しかしながら、そのような監視装置を実用化する場合、無視できない問題が生

じる。なぜなら、車両の車輪は走行中回転しており、また、回転する車輪から、車両の車体部分へと測定信号を確率的に伝送することは、通信スペース不足により無理であり、測定信号の伝送は、無線伝送により実行する必要がある。すなわち、赤外線伝送、超音波伝送等があるが、とりわけ確率的な信号伝送が考えられる。しかしながら、無線的信号伝送には、以下のような問題がある。すなわち、車両内には、イグニッション（点火）系、光線検、電気駆動プロパ（送風機）、その他の電気駆動モータ等、多くの電気信号発生源がすでに存在する。これとは別に、より大きな外乱源として、無線、信号交差、また、電波送出装置等があり、上記の信号伝送に影響を及ぼす。

監視装置の信頼性に対しては、高い要求がなされるべきである。例えば、監視装置が監視結果を確實に示すことができれば、その装置は意図する目的を果たすことができる。それどころか、監視装置は常に誤った警告を発生するに過ぎなく、ドライバーは監視結果を考慮しなくなり、監視イベントが實際に発生し、表示された場合においても、システムはもはや効力を失うことになる。

更に、監視装置の上述した現状から、各ドライバーは、監視装置により誤ったタイヤ圧調整の指示が行われると考えてしまうので、タイヤ圧の手動テストがもはや行われないうことを、信頼性の見地から考えるべきである。

すなわち、この分野の既知の監視装置は、信頼性に対する上述したような高い要求に答えることはできない。

これにより、本発明の目的は、上述したような監視装置、すなわち、車両車輪の空気入りタイヤの空気室内の空気圧および空気圧の変化に関する、信頼できる測定および表示を可能とする監視装置を提供することである。

本発明によれば、上記のものは請求項1記載の装置により達成される。

発明の好適な実施例は、従属クレームに対応している。

本発明の装置においては、車輪の空気室を満たす圧力を測定し、対応する電気信号を出力する圧力測定装置が設けられている。この圧力測定装置の構成によれば、圧力測定は、周囲の大気圧を参照する必要がない絶対圧力として、大気圧に対する超過圧力として、また、所定の基準圧力に対する差の圧力として、それぞれ実行することができる。

また、上記圧力測定装置と同様に車両車輪上に伝送部が設けられている。これは、バルブ、すなわち、チューブまたはタイヤの内部に直接固定しても良く、もしくは、リムに、埋め込み等の適切な形態で固定しても良い。

上記圧力測定装置および伝送部は、車輪とともに回転することが可能、かつ必要であるが、受信装置は、静止状態で車両中に構成されるか、あるいは特殊な持ち運び可能なハウジングとして供給される。実施例によれば、車両の各車輪は、それに付加された自身の受信部を有しているが、輪に取り付けられた各車輪からのそれぞれの信号を抽出するひとつの中央受信装置を設けることも可能である。また、特に、トラックについては、ある車輪のグループ、例えばトラックの片側に設置された車輪のグループからの信号をそれぞれ受信するような受信装置でも良い。受信装置の構成要素は、異なる場所に設置していても、囲まれて置かれていても良い。

伝送装置は、伝送信号の送出を制御する制御装置、好ましくはプログラム制御型のマイクロプロセッサを有する。更に、伝送装置は、各伝送装置に対して特徴的な識別信号を発生する信号発生装置を有する。この信号は、圧力信号の送出の前後に少なくとも1回送出される。

受信装置は、識別基準信号が格納されるメモリを有する。識別基準信号は各伝送装置の識別信号に関連している。すなわち、識別信号と識別基準信号とは同一もしくは互いに（数学的に）定義された関係を有している。受信装置内には比較装置が設けられ、圧力信号の次の結果が以下の場合にのみ実行されるような結果をもたらす。すなわち、伝送装置から送出され、受信装置により受信された識別信号が、受信装置に格納されている識別基準信号と同一、もしくは、両信号が、上記あらかじめ決められた関係にある場合である。

このような構成により、監視装置の比較可能な高い信頼性、および、伝送装置と受信装置との間を伝送されるデータの乱れに対する強力な防止が可能となる。

識別信号にちやうど対応し、これにより、図中の伝送装置から送出された信号として受信装置により抽出されるような乱れ信号が発生することは、ありそうもない。従って、送出信号に偶然に含まれる信号が、監視装置の誤った表示もしくは誤った警告につながることはない。

特表平7-507513 (4)

更に、上記のような構成によれば、各伝送装置から送出される異なる信号の重複が判定値として検出され、誤って解釈されることが確實に防止される。

往復的に安全に動作である車両に於けるために、車両の全車輪について圧力測定装置および伝送装置が設けられることが望ましい。この場合、受信装置としては、多様な実施形態が可能である。

1. 受信装置を車中（中央）的に配設し、全車輪からの信号を検出するようにすることができる。
2. 各車輪に関連してほぼ独立した受信器を設けても良い。しかしながら、この場合、少なくとも共通の表示装置がダッシュ・ボード等に設けられることが望まれる。
3. 上記1および2の実施形態を混合した形態をとり、それら受信装置のある各車は、中央的にではなく車輪に隣接する箇所（例えば、トラクタの両側の部分）に設けられた複数の車輪用を使用することもできる。受信部分、或る可変な利得装置のひとつに分類することも、また、一つにまとめることも可能である。各車の場合、車輪と隣接して非中央的に設けられた受信部分はただひとつのアンテナを有する。

車両の全車輪にそれぞれ伝送装置が設けられる場合、中央的もしくは部分中央的な受信装置（構成を有する監視装置は、受信される伝送信号と個々の車輪位置との間を関係づけることが望ましい。これもまた、識別信号により行われる。

この構成は、車輪上の各伝送装置からの相いれない外乱を減少させるために明かな利点を有し、伝送装置は、減少された強度で機能する。低い伝送強度は、一般に、受信部に対応する強度を維持しなければならないという欠点を有し、これにより、受信部は外部信号に非常に影響されるようになる。更に、バッテリー駆動の伝送装置では、伝送強度を一定に保つことは難しい。

識別信号を用いることは、異なる種類の車両にそれぞれ装置が設けられた時にも有利である。

判定は静止状態、すなわち、車両が停止しており、近くの停止中の車両との距離が非常に少ない、受信部が両車輪からの信号を受信するような状態で実行され

ることが望まれる。

識別信号により、各車両に属する車輪からの信号のうかが処理されることが保証される。

また、車両が、事故状態を有する自動車道等において走行中で、2つの車両の車輪間の距離が非常に少ない場合においては、例えば、速度の低下による信号の違い等が誤った解釈につながる。

本発明においては、監視装置は、望ましくは、伝送部から伝送された信号をデジタル化する変換装置を有する。この構成では、信号のささいな変化は、受信部に伝送伝送される信号に影響を及ぼさないので、データ伝送の信頼性は更に向上される。そして、nビットのシーケンスとして識別信号が伝送部内に格納される。「n」は、8、16、24、32、もしくはそれ以上の同様の数であることが望ましい。

このnの値の大きな過剰により、無数の異なる識別信号が定義可能であり、これにより、異なる車両に設けられた2つの伝送部が同じ識別信号を有するような危険は全く無く、もし、識別信号がさらに製造業者の特性をも有するならば、そのような危険は完全に排除される。

本発明の好適な実施例によれば、デジタル形式で存在する伝送信号が、誤った信号を認識し、誤った信号を訂正させる付加ビットが付加された形にコード化された後、監視装置の信頼性は更に向上される。これによれば、受信部は、考えられる任意の誤り部分を認識し、必要であればこれを訂正することができる。

伝送部が常に特定の受信部に関連している場合には（これは常に可能であるわけではない）、送出部と受信部は、製造者によりあらかじめ記憶された各識別信号および識別器識別信号を有するようにすることができる。しかしながら、伝送部の識別信号か、または受信部の識別信号のいずれかが可変である方が好ましい。この形態は、車輪への伝送部の取り付けコストを減少させるので、一般に好まれる。

いずれの場合においても、個々の可変な識別信号が偽造を減えられることがないような適切な装置が設けられる。

伝送装置から受信部への信号伝送は、連続的または非連続的に行うことができ

る。

連続伝送によれば、圧力は、所定時間間隔内、例えば1分間で測定される。そして、対応する信号が送出される。この方法は、特に、連続監視動作、すなわち、空気圧が全走行行程において監視される場合に適合する。この動作モードにおいて、約5分間伝送装置にエネルギーを伝送するために、小さなリチウム・バッテリーの容量でこと足りることが、試行により示されている。

非連続動作については、基本的な2つの可能性がある。

第1の場合は、タイヤ圧が機械的装置により連続的に監視されることである。これは、例えば、特許文書「EP-A-0417712」もしくは「EP-A-0417704」に記載されているような、タイヤ圧との比較において基準チャンスを開閉する（開）態により実行される。タイヤの圧力が基準値に対してある特定量変化すると直ちに、上記態により切替部が機能化され、圧力信号およびその識別信号の伝送が始まる。

この装置は、電気エネルギーについては比較的少ない量だけを必要とし、従って、小さなバッテリーで動作せられるという利点を有する。しかしながら、受信部により、伝送部の機能不全が認識されない可能性があるという短所がある。

非連続動作の第2の場合は、走行開始前または走行停止中の空気圧の一回回りの測定にとりわけ適するものであり、圧力測定および伝送信号の伝送が周期的に開始される。開始信号が同時に検出なく伝送されるために、伝送部は、両車輪とともに同様に、圧力測定のための信号を受信する付加的な第2の受信部を有するように構成される必要がある。そして、制御装置により、圧力測定が機能化される。

更に、特に、バルブ上に設けられた伝送部により、測定を手動スタートさせるための切替装置を設けることも可能である。

本発明の更なる利点、特徴、および実施形態について、付属する図面を参照して説明する。

以下の図面が示される。

図1. 4つの車輪を有する車両に設けられた、本発明の監視装置の第1の実施例。

図2. 図1に示す実施例に用いられる伝送装置の構成を示すブロック図。

図3. 図2に示す伝送装置から送出される信号の説明図。

図4. 伝送信号の展開を示す図。

図5. 図1に示す実施例に用いられる受信装置の構成を示すブロック図。

図6. 本発明の更に進んだ実施例による受信装置の構成を示すブロック図。

本発明の第1の実施例を、図1～図5を参照して説明する。この実施例は、タイヤが配設される金属性のリムをそれぞれ有する4つの車輪が設けられた自動車についてのものである。タイヤとリムの間には、円筒形状の中空部分が形成されており、いわゆるチューブレス・タイヤでは、気密な車輪の空気室が形成される。チューブの有るタイヤでは、気密なチューブがこの中空部分に挿入される。空気室への空気供給は、バルブを介して行われ、このバルブは、チューブレス・タイヤではリムに直接設けられている。一方、チューブ付きタイヤでは、バルブが配設される穴がリムに設けられている。

各車輪R1～R4には、各車輪とともに回転する伝送装置S1～S4が固定されている。

更に、4つの受信部E1～E4が車体の車輪用サスペンション等の部分に固定され、中央制御装置Zと電気的に接続されている。中央制御装置Zの片側は、表示装置Aに接続されている。

以下の図2を用いての説明により更に明らかになるように、伝送装置S1～S4は圧力ゲージ、伝送部、伝送制御部、メモリ等を有している。

各伝送装置においては、電気的に信号変換回路20に接続された圧力センサ18が設けられている。この電気的接続については、これ以降も図示するものとす

る。絶対的な圧力が測定される場合にはいつでも、本実施例においてはそうであるのだが、圧力センサとして、5バール以下の電圧電圧で動作可能な圧電型センサが好んで用いられる。

本構成から話が離れるが、絶対圧力を測定する代わりに、ある基準圧力との差を測定処理することも可能で、このような技術も知られている。更に、圧力があ

特表平7-507513 (5)

あらかじめ決められた絶対または相対的な値以下になった時にのみ圧力ゲージの測定が行われるように設定することも可能である。

圧力センサ18は、大気圧に対する圧力差を直接測定するべきであるので、圧力ゲージとその周囲との間には、何らかの保護が必要とされるべきである。

本実施例においては、圧力センサのアナログ信号が信号変換回路20においてA/D変換器によりデジタル信号に変換される。信号変換回路20は更にフローパ（水漏）制御の間隔計時器21に接続される。間隔計時器21が設けられた訳は、以下に説明される。

デジタル変換された信号は、マイクロプロセッサ・コンピュータ22に転送される。マイクロプロセッサ・コンピュータ22は、間隔計時器21からの信号も受け取るメモリ23に接続されている。

独立かつ可変ないくつかのメモリ・エリアに分割されているメモリ23には、上記マイクロプロセッサを制御するプログラムが書き込まれている。このプログラムは、連続（continuous）メモリか、メモリの中身が電源電圧によって長時間保持されるメモリに格納される。更に、伝送器の識別信号が、このメモリ23にデジタル形式で記憶される。

マイクロプロセッサにより、伝送される信号は、送出信号に変換され、送出部25に送られる。この信号は送出部25からアンテナ26に伝送される。伝送とともに駆動するバッテリ28は、リチウム・バッテリであり、送出装置に電流を供給する。

次に、伝送装置の機能について説明する。

伝送装置は、通常スタンバイモードにされており、このモードにおいては、バッテリの電圧を監視するために間隔計時器21のみが機能するようになっている。プリセットされた時間、例えば80秒が経過すると、間隔計時器は、マイクロプロセッサ22をスタンバイモードから動作モードに変える信号を発する。

マイクロプロセッサが機能するようになると、メモリ23内のプログラムにより制御される圧力計測が行われる。そして、送出信号が伝送される。この信号の形態を、図3に示す。

信号シーケンスには、例えば16ビットのプリアンブル（序段）部分が設けら

れており、受信器はこの送出信号に同期させる。プリアンブルに続き、伝送装置に特有の識別特性を有する識別信号が設けられている。この識別信号は、本実施例においては、32ビット以上の2進数であり、伝送装置のメモリ23に格納される。識別信号に続き、例えば24ビット長で、測定された圧力値を2進数形式で表現するデータブロックが設けられている。同部分に続き、例えば4ビットの信号終端用のポスト・アンブル部分が設けられている。

伝送の安全度を高めるために、信号にチェックビットを含ませて変換させ、受信器が受信した誤った信号の識別および、誤誤信号の訂正を可能にしている。

送出信号は、この信号シーケンスが一度だけ発せられるように制御することが可能である。しかしながら、安全性を高めるためには（「安全性」は本装置の特徴の一つであるが）、信号は複数回送信する方が好ましい。決定的ように、このような余分の伝送を行うことにより、いくつもの識別信号が受信された場合に、受信装置におけるチェックが可能である。このようなケースでなければ、この先の処理は実行しない。このような措置により、再伝送に対する保護を確実に向上させることができる。

伝送装置から受信器への信号伝送は、所定周波数の電磁波により行われる。水晶制御型間隔計時器21は、伝送周波数の制御を行う。伝送品質を考えると、800.031±周波または400.031±周波の周波数を選択すると良い。

このキャリア信号は、遠くまでデジタル情報を受信器に伝送するために、適切な方法で変調される必要がある。

変調方法としては、振幅変調（調位）キーイング方法（ASK: amplitude shift keying method）、周波数変調キーイング方法（FSK: frequency shift keying method）、位相変調キーイング方法（PSK: phase shift keying method）等が考えられる。

ダイヤの空気圧の伝送に周波数変調キーイング方法を使用し、ビット情報「0」および「1」の内容を変化する周波数に対応させることは、既に開示されたものである。しかしながら、この方法によれば、2つの周波数が伝送されなければならない。伝送器および受信器側のコストを向上させる。

コストのみならず伝送品質の上からも、位相変調キーイング変調方法が特に望

ましく、実際は、特別な変調である差動位相変調キーイング（DPSK: Differential phase shift keying）が好ましいことが、試行により示されている。

この方法によれば、送出信号は「1」が1つ伝送されるたびに、位相ジャンプを連続する。「0」が送られる時には、送出信号は不変である。この位相ジャンプは180度である。

この変調の例を図4に示す。図において、時間軸40の上部には、座標値41により、ビット列「0、1、1、0、1、0、0、0、1、1、…」から成るビット・サンプルが示されている。

図中のすぐ下には、サンプルが等しい時間軸45および電圧軸46上に、上記ビット・サンプルが上述したDPSK変調により変調された、周波数が一定で位相が変化する信号で特徴づけられる電圧信号47が示されている。

次に、受信装置の構成を図5を参照して説明する。

この実施例においては、受信装置は、座標R1〜R4の近くに各々設けられた第1受信部E1〜E4と、第2中央受信部E2とに分割されている。

各第1受信部E1〜E4にはアンテナ60が設けられ、アンテナ60の信号は、送受信器・増幅回路61に伝送されて増幅およびフィルタ処理される。この信号は、復調段62において復調され、各伝送装置において変調されたデジタル信号に対応するデジタル信号が得られる。この信号シーケンスには、更に、誤り信号を識別するための付加的なチェックビットを含んでおり、このチェックビットは、復号装置63においてチェックされ、そして検出される。

復号装置は、ロジック回路として動作されるものであり、割合（ペーシング）モード認識信号および、識別基準信号が記憶される内容可変のメモリを有する。復号装置63には、受信、変換された信号と、記憶された識別基準信号および割合モード認識信号とを比較する比較回路64も含まれている。

信号処理回路61、復調回路62、および復号装置63は、望ましくは、特定の周期的時間基準（チップ）として結合される。このような形態はA511Cと称されるものである。この形態は、信号処理および記憶信号との比較が非常に迅速に実行でき、中央受信装置のマイクロプロセッサに負担をかけないという利点がある。復調および復号されたデジタル信号は、第1受信部E1〜E4と電流的に接続

された中央受信部E2に伝送される。上記デジタル信号は、メモリ68に記憶されたプログラムにより制御されるマイクロプロセッサ69により伝送され、また、マイクロプロセッサ69はデータを受け取る。受信装置の時間制御は、間隔計時器69により行われる。

このマイクロプロセッサは、更に、表示器73のような装置に表示される信号を発生する信号処理装置71と接続されている。

ダイヤの空気圧が超過圧力、すなわち、大気圧に対して異なる圧力であることが示されるであろう場合、実際の周回圧力が圧力センサ72により測定され、マイクロプロセッサ69の信号処理装置71を介して伝送される。

受信装置の機能について、以下に説明する。各伝送装置から送出された信号は、アンテナ60で受信され、それに続く上記チップ内においてデジタル的に変換される。そして、復号装置のマイクロプロセッサに伝送される。比較回路は、信号を受信すると、その識別信号が記憶された識別信号と整合するかどうかをチェックする。整合する場合、対応するデータ値が求められ、中央受信部E2に伝送される。上述したように、送出信号は、伝送誤りを受けるために繰り返し送られ、連続する各信号が同じシーケンスを有しているかどうかをチェックされる。各信号間で変化が見られた時は、信号の再検は行われない。

上述した内容から、識別信号と識別基準信号とが同一であることが可能である。同一性のチェックは、マイクロプロセッサがデジタル数値の一つから別のものを引き、結果が「0」であれば同一であると決定するような方法で行われる。しかしながら、識別基準信号が一方の信号と数値的に同一でなくても、数学的な定義方法によって両者を関係づけることも可能である。例えば、識別基準信号を、比較信号に対するある相補（complementary）値、すなわち、両方の数を足して結果が「0」となるような値にしても良い。また、2数の間に所定の差を設定する等、その他の数学的なアレンジが可能である。

互いに独立な異なる伝送装置から送出される信号間の、理論上可能な衝突を避けるため、これらの信号を任意の周波により制御して、圧力信号の測定装置には（信号）送出が行われないように、あらかじめ設定された時間範囲内の遅延、例えば圧力信号の測定後に25秒以内の遅延を設けることが好ましい。

特表平7-507513 (6)

このようにすれば、2つの伝送装置が同時時間間隔内に信号を送出して且時間互いに衝突することを経ることができ、衝突が起ると、送信装置は明確な識別信号を送信することができ、次の時間間隔もしくは明確な認識信号が存在するようになるまで送信の準備が行われない。

基本的に、受信信号が明らかに要求に合ったものではない場合には、マイクロプロセッサ66による測定された圧力のメモリ68への格納は行われず、各車輪に対する両側の正しい測定値が維持される。所定の時間間隔内にある車輪に対して信号が記録されない場合、警告信号が発せられ、その車輪に対し、その車輪の測定機能が監視していないことが表示される。

本実施例における測定圧力値の表示は、好ましくは2つのオペレーション・モードに従って実行される。

第1のオペレーション・モードにおいては、表示装置はダッシュ・ボード上の対応するスイッチを介してドライバーにより動作される。表示装置は、各記憶値が参照されるよう半車輪の圧力を同時に示すか、あるいは4車輪の圧力値を順次交代に表示する。

第2のオペレーション・モードは警告モードである。このモードによれば、受信装置のメモリには、各車輪の圧力に対する閾値値 (limit values) が記憶されており、これらの値を超過あるいは下回ると、車内の安全性が危ぶまれる。測定値の一つが閾値値を超過または下回ると、直ちに、表示器73は自動的に作動し、好ましくは音響的信号が発せられる。表示器は、車輪の位置のみならず前測定値も表示するので、ドライバーはどの車輪が不調であるかを知り、処置を行うことができる。また、表示器は、タイヤの圧力値を常に表示するようにしても良い。

この実施例においては、一定のあらかじめ設定された識別信号を有する伝送装置が使用される。従って、各伝送装置の識別信号が第1の受信部内に格納され得るような手法を取る必要がある。この格納動作は、対合 (ペアリング) とも呼ばれるが、登録された識別信号に任意の変化が起きることが考えられないような形で実行されなければならない。このため、本実施例における受信器は、受信装置がノーマル・モードから対合モードに切替えられるような切替器75を、上記装置の中央部に有している。

りも短い間隔、例えば30秒とすることができ。

図1〜図5に示した本実施例に関し、以下のような説明が可能である。各伝送装置に付加的な信号処理回路30と、受信アンテナとしての第2アンテナ30とを設ける（これらは、図2に簡単に示されている）。受信アンテナ30と送信アンテナ28とは、ある位置において、1つのアンテナとして機能することができ。また、各受信器（図5に簡単に示す）は送信アンテナ76および信号受信装置77を有する。また、送信アンテナ76を受信アンテナ60と結合しても良い。

この実施例の機能について、以下に説明する。

上述した実施例においては測定は所定の時間間隔で実行されるが、ここでは、圧力測定は受信装置により開始指令される。受信装置のマイクロプロセッサは、ある適当な信号が発せられてアンテナ76により送信されるように機能する。送信装置のマイクロプロセッサは、常にスタンバイ状態に保たれている。受信アンテナ30および信号処理回路28により信号が受信されると、測定が直ちに実行され、アンテナ28から測定結果が送出される。

本実施例によれば、中央受信装置は、個々の送信装置を次々と探索することができ。

この実施例の機能の他の実施例については、上述した実施例の内容と同じである。対合モードは、少々異なる形で圧力に設定される。なぜなら、この形態では、受信装置は、伝送信号の送出も能動的に行うことができるからである。この場合、受信装置は、対合モードに切り替えられると直ちに車内にある送信装置を次々と探索し、対応する識別信号を取り出して蓄積する。そして、対合関係は上記信号強度により決定される。もしくは、ここでは、対合関係を、対象となる車輪の圧力の、よく知られた手動での減少等の外部からの結果に基づいて決定することも好むのである。

図1〜図5による実施例においては、受信器への電流の供給は車内のバッテリーにより行われる。必要であれば、メモリ内容を保護するための追加のバッテリーを設けても良い。

本発明の第3の実施例を、図6を用いて説明する。

この第3の実施例においては、各車輪に対して、図2に（詳細で）示す上記実

例受信装置の中央部は通常ダッシュ・ボードの裏面かエンジン・コンパートメント部分に設けられているので、走行中にこの切替を行うことはできない。また、車内の動作中にオペレーション・モードが対合モードに切替えられることを防止するような装置を設けても良い。この場合、例えば、イグニッションのスイッチが入れられているかがチェックされる。

対合モードにおいては、受信器の第1の部分の信号装置63と、受信器の中央部にあるマイクロプロセッサ66とが、各受信部E1〜E4に受信される受信信号の強度をチェックする。車輪の伝送装置から伝送される信号は、最大の信号強度を発生する受信部E1〜E4に選択される。そして、各受信部E1〜E4と中央装置との間をそれぞれプラグ接続することにより、各受信部E1〜E4の位置間に一つの取り合わせが生じる。各プラグ接続は図2において、各コードV1、V2、H1、H2として識別される。ここで、自動車は停止している時は、外乱は非常に少なく、このような関係づけはこの関係物である。

この、自動車は停止している時の信号強度により確立された関係に基づいて、この実施例の装置において受信装置が2つもしくはそれ以上の車輪に対して設けられた場合においても、同様の利点を有する関係を積極的に確立することが可能である。

このような装置において対合は確立され、そして、切替装置75が受信器の中央部分E2に設けられる。切替装置には、受信器を対合モードに切り替えるだけでなく、車輪の識別信号が対応する車輪位置に関して記録される時に偶々手動動作される車輪位置に対するスイッチが設けられる。

受信器の中央部E2が対合モードに切替られ、車輪位置が選択されると直ちに、各車輪に対する手動での圧力変化が開始される。車輪用バルブを短時間開いて圧力を高める、または、ポンプによりタイヤ圧を増加させること等である。受信器は、この識別信号がこの圧力変化に適合するかをチェックし、対応する識別信号を選択された車輪位置に照して記憶させる。

この対合方法は非常に安全であるが、ある程度の時間を要する。しかしながら、新たな対合はタイヤ交換の時だけ必要のようにできる。所要時間を低下させることができるので、本実施例では、信号の送出間隔を、現在知られている60秒よ

り実施例によるものと同等の送信装置、すなわち、付加受信アンテナを有する送信装置が用いられる。

本第3の実施例における受信装置は、完全に持ち運び可能なハウジング79内に設けられている。好ましくはプラスチック製のハウジングが良い。受信装置は、単一のアンテナ80を有し、アンテナ80の信号は信号処理装置81において受信・増幅され、更に図2の図2で識別され、コンパレータによりマイクロプロセッサ82に伝送される。装置のタイミングは、間隔計時器84により取られる。要求されるデータと同様、マイクロプロセッサ82の制御プログラムも、メモリ83に記憶される。マイクロプロセッサの出力信号は表示装置73上に表示することができ。

更に、スイッチまたはキーボードが設けられ、ユーザが受信装置に指示を与えることができるようになっている。周辺圧力に対するハウジング内の圧力を測定するため、圧力センサ89が設けられている。装置全体へ供給される電流は、ハウジング内に同時に設けられたバッテリー90により供給される。

この装置の機能について、以下に説明する。

本装置は、停止モードにおいて機能するようになっている。すなわち、走行時または走行停止時の圧力を測定することを意図している。本装置においては、動作のパワーが車輪から車輪へと伝わり、切替装置の対応するスイッチをオン状態にする。その結果、受信装置から信号が出力される。これがどのように管理されるかについては、すでに2番目の実施例で触れている。

この信号は、車輪の伝送装置、受信装置の送信エリアに見られるものであるが、もはや必要で、測定が実行され、測定信号が伝送される。受信装置は識別信号をチェックし、比較が明確であれば、メモリ83に、当該車輪の位置とともに測定された圧力値を蓄積し、この値を表示装置73に表示する。

特に、トラック (lorries) に対しては、送信装置が任意の独立したタイム・ディレイを逃れるように制御するコントローラを送信装置内に設けることにより、測定の同期化・促進を行うことができる。すなわち、2つもしくはそれ以上の車輪の測定結果の記録を時間上同時に、衝突無く行い、表示させることができる。

特に、この実施例によれば、トラックに切替装置を設ける場合、実際の測定値

特表平7-507513 (7)

および対応する車輪位置を表示するものでなく、受信値、日時についても長期記憶できるように改善すると良い。これによれば、上記圧力測定が定期的に行われたかをチェックすることができる。また、アララメント発生後に、各車輪のタイヤ圧が最後にいつ測定され、どのくらいの値であったかを知ることができる。

ここでは、各車輪に対して上記割合を手動で行わなければならない。そうでないと、車輪位置が決定されないからである。割合を行うために、受信装置は、各車輪の近くに置かれる。各車輪の位置のアイデンティティ (identity) は、装置内のキーボード8まで打ち込まれ、そして、どれが最大の受信信号であるかを測る強度測定により決定される。これにより、示された車輪位置に関する、対応する識別切りが記憶される。強度測定を行わず、各車輪の圧力の低下等のある定義された結果を用いて割合を確定しても良い。

この最後の実施例における受信装置も、伝送装置に開始信号を送信するための送信器を有している。このための割合は、図1〜図5の図形実施例 (図形表示) と同様、信号により開始しても良い。

この場合、送信装置に送られる信号は、送信装置に設けられたマイクロプロセッサが、圧力測定およびそれに続く圧力信号の送出手続きを、もしくは、割合モードへの切り替を行った方が良いかを決定することができるとな形に形成される。割合モードへ切り替わった場合には、送信装置は圧力値を送信することなく、ある所定時間中、割合モードを示す付加信号を有する識別信号を送信する。受信装置は、同様に割合モードに切り替えられ、識別信号を認識して、これを蓄積する。

図2に説明で示したものと同様の付加アンテナおよび付加信号線回路を、割合モードが切替化されるときだけ用いても良い。この場合、アンテナおよび信号線回路は、アンテナが受信した信号が増幅されず、直接マイクロプロセッサに伝達されるのに十分な高い信号強度で受信されるような形態にすることができ。もし、割合モード用の信号を送出し、その他の受信器と完全に分離できる装置が、各伝送装置に非常に近く、例えばタイヤ・バルブ上等に置かれるとすると、伝送装置において割合モードを起動させる装置は、各伝送装置を割合モードに切替させるのに必要な信号強度が得られるような形態に構成されることが望ましい。

伝送装置は、この割合モード信号を受信すると直ちに、受信装置に対する付加情報を有する識別信号を送信する。そして、受信装置は割合モードに切替えられ、この送信装置においては割合モードが有効となっている。

この実施例においては、動作のパワーは、動作中の装置間を伝送する。これにより、個々の伝送装置を車輪から車輪へと割合モードに切り替えることができ、各車輪が割合モードへ切り替わる。

受信装置におけるスイッチの自動化。または、ある所定のシーケンスが検出される事を通して、受信装置からの個々の信号は個々の車輪の位置と関係する。この種の自動化は、他の回路の故障により起動しても良い。送信装置において、タイヤ近くに置かれる外部磁石により活性化されるリード (lead) 磁鉄を設けても良い。更に、機械的に自動化される切替装置を、タイヤのバルブ軸もしくはバルブの基部に設けることも考えられる。この切替装置は、手動的に作用するバルブのサイド・フリップ (side flip) 動作により、手動的に切り替えまたは動作される。

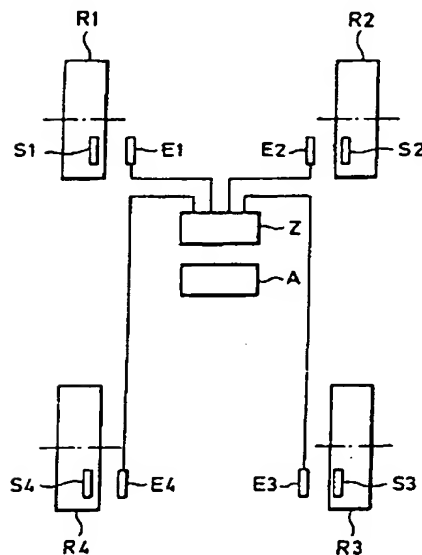


FIG.1

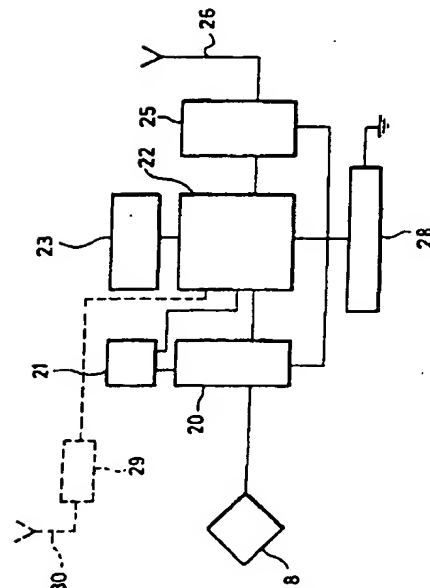


FIG.2

プロトタイプ	識別番号	データ	ポストタイプ
15 BIT	32 BIT	24 BIT	4 BIT

FIG.3

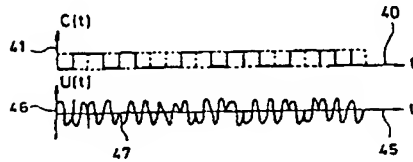


FIG. 4

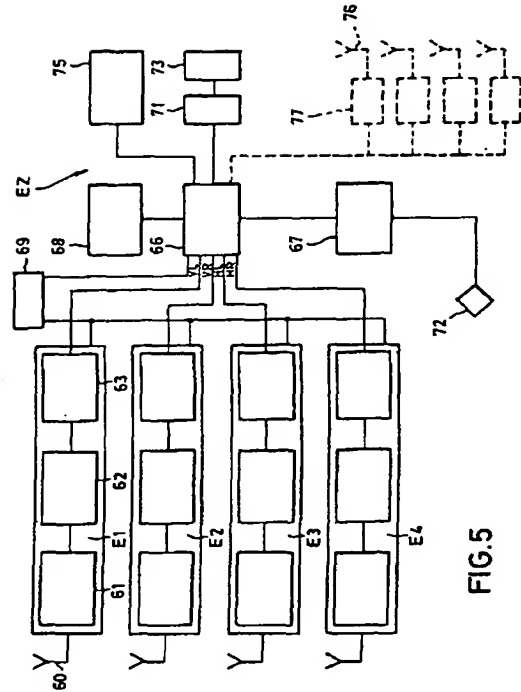


FIG.5

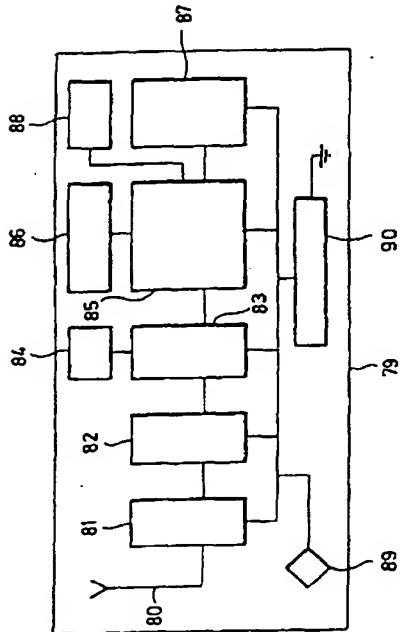


FIG.6

国際調査報告		International application No. PCT/JP 93/00432
A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER Int. Cl. 5: B60C 23/04, G06C 17/00 According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC		
B. FIELDS SEARCHED Maximum dissemination searched (reference system followed by classification system) Int. Cl. 5: B60C, G06B, G06C Documents searched other than those on which dissemination is based (the documents are indicated in the fields searched) Documents from which dissemination is based (the documents are indicated in the fields searched)		
C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Contents of documents, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to which No.
Y	US. A. 4 163 208 (E.J. HERT), 21 July 1979 (31.07.79), column 4, line 4 - line 5, Figure 8	15
Y	US. A. 4 319 220 (D.G. PAPPAS ET AL), 9 March 1982 (09.03.82), column 19, line 32 - column 20, line 60, figures 19-23	13, 17
A	US. A. 4 734 674 (P.W. THOMAS ET AL), 29 March 1986 (29.03.86), column 11, line 5 - line 52, figures 9-10	10
X	US. A. 4 695 823 (R.W. VERKIN), 22 September 1987 (22.09.87), column 1, line 12 - column 4, line 8, figures 1-3	1-12, 14, 16, 20-21
Y		13, 15, 17
A		18-19
X	US. A. 4 970 491 (A. SAINT ET AL), 13 November 1990 (13.11.90), column 2, line 21 - column 6, line 60, figures 1-6	1-12, 14, 16, 20-21
Y		13, 15, 17
A		18-19
<input type="checkbox"/> Further documents are listed in the continuation of Box C. <input type="checkbox"/> See previous briefly stated.		
* Special language of most documents. "Y" Documents considered relevant to the international phase of the invention. "A" Documents considered relevant to the national phase of the invention. "X" Documents considered not relevant to the international phase of the invention. "Y" Documents considered relevant to the international phase of the invention. "A" Documents considered relevant to the national phase of the invention. "X" Documents considered not relevant to the international phase of the invention. "Y" Documents considered relevant to the international phase of the invention. "A" Documents considered relevant to the national phase of the invention. "X" Documents considered not relevant to the international phase of the invention.		
Date of the latest transmission of the international search report 17 May 1993 (17.05.93)		Date of making of the international search report 10 June 1993 (10.06.93)
Name and mailing address of the ISA/ European Patent Office Freiburg No.		Archival office Telephone No.

C (Confidential). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passage	Reference to claim No.
A	DE, A1, 3 929 361 (FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG EV), 14 March 1991 (14.03.91), column 3, line 1 - column 2, line 28, figures 1-2	3,10,20
A	DE, A1, 3 930 479 (H. NÖTHERHOLT), 26 March 1991 (20.03.91), column 5, line 40 - line 54	8

Form FCT/SA/210 (continuation of record sheet) (July 1992)

	Point Information used in suspect report	Publication date	Point Family membership	3/2/82/93		3/17/82 93/08/82		Publication date
				US-A-	US-B-	US-C-	US-D-	
	US-A-	4163208	31/07/79	US-A-	4157330			05/06/79
	US-A-	4318220	09/03/82	US-A-	4126772			21/11/78
	US-A-	4734674	29/03/88	NONE				
	US-A-	4695823	22/09/87	NONE				
	US-A-	4570491	13/11/80	AB-A-	4319580			05/11/90
				WB-A-	8011982			18/10/80
DE-A1-	3589361	14/02/81	EP-A-	4046825				13/03/91
DE-A1-	3930479	20/03/91	CA-A-	0202481				13/01/81
			EP-A-	0417712				26/03/91
			JP-A-	3164352				16/07/91
			US-A-	5005561				20/08/91

Form FCT 25-A/2 10 (gamee farme group) (July 1987)

[illegible]

Form No. 100-10 (Rev. 1-1-1910)

C (Fortsetzung): ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN			Verf. Nr.
Kategorie	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Bezeichnung harmonisierten Texte	Verf. Anmerkung Nr.	
X	US. A. 4695823 (H.V. VERNON), 22 September 1987 (22.09.87), Spalte 1, Zeile 12 - Spalte 4, Zeile 8, Figuren 1-3	1-12, 14, 16, 20-21	
Y		13, 15, 17	
A		18-19	
X	US. A. 4970493 (A. SAINT ET AL.), 13 November 1990 (13.11.90), Spalte 2, Zeile 21 - Spalte 6, Zeile 68, Figuren 1-6	1-12, 14, 16, 20-21	
Y		13, 15, 17	
A		18-19	
A	DE. A1. 3959861 (FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER ANGEWANDTEN FORSCHUNG EV), 14 März 1991 (14.03.91), Spalte 1, Zeile 1 - Spalte 2, Zeile 28, Figuren 1-2	3, 10, 20	
A	DE. A1. 3930479 (R. ACHTERHÖRT), 20 März 1991 (20.03.91), Spalte 5, Zeile 40 - Zeile 54	8	

Produkt PC75A:316 (Herstellung von Blatt 2) (Juli 1992)

国際調査報告			
31/03/93		Intermediates Abstracts	
PCT/EP 93/00452			
For Patentability under the Patent Act	Chemical Structure	Maximum Number of Chemical Structures	Chemical Structure
US-A- 4163220	31/07/79	US-A- 4157530	05/06/79
US-A- 4118220	09/05/82	US-A- 4126772	21/11/78
US-A- 4734674	29/03/88	KEINE	
US-A- 4695823	22/09/87	KEINE	
US-A- 4970493	13/11/90	AD-A- 4319589	05/11/90
		VO-A- 9011902	18/10/90
DE-A1- 3929361	14/03/91	EP-A- 0416325	13/02/91
DE-A1- 3930479	20/03/91	CA-A- 2024821	13/03/91
		EP-A- 0417712	20/02/91
		JP-A- 3164312	16/07/91
		US-A- 5040561	20/08/91

Formular PCT/ISA/118 (Anmeldung Patentsuche) (Juli 1992)